

İKV DEĞERLENDİRME NOTU

YAPTIRIMLARIN KISKACINDAKİ TÜRKİYE-AB
KAPSAMLI HAVA TAŞIMACILIK
ANLAŞMASI'NI YENİDEN DÜŞÜNMEK

Merve ÖZCAN
İKV Uzman Yardımcısı

İKTİSADİ KALKINMA VAKFI



YAPTIRIMLARIN KISKACINDAKİ TÜRKİYE-AB KAPSAMLI HAVA TAŞIMACILIK ANLAŞMASI'NI YENİDEN DÜŞÜNMEK

Merve ÖZCAN,

İKV Uzman Yardımcısı

Genel Değerlendirmeler

- Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü verilerine göre 2000 yılında 1,6 milyar kişi hava yolu taşımacılığını kullanırken, 2018 yılında bu rakam 4,3 milyara ulaşmıştır.
- Tarih boyunca yüksek oranda regüle edilen sektörlerden olan hava yolu taşımacılığı, 1978'de ABD'de kabul edilen bir yasa ve 1987, 1990 ve 1992 yıllarında AB'de hayata geçirilen liberalizasyon paketleri ile deregülasyon dönemine girdi.
- Nisan 1997'de kabotaj yasağının kaldırıldığı AB'de hava yolu taşımacılığının ekonomiye katkısı yıllık yaklaşık 300 milyar avro olmaktadır.
- 12 hava yolu şirketinin faaliyet gösterdiği Türkiye'de 56 havalimanı bulunuyor ve ülkemiz küresel havacılık hizmeti sağlayan ülkeler sıralamasında 2017 yılında ABD ve Birleşik Arap Emirlikleri'nin ardından üçüncü sırada yer alıyor.
- 2002'de ABAD tarafından alınan üye ülkeler ile üçüncü ülkeler arasında akdedilen ikili havacılık anlaşmalarının AB kurallarını ihlal ettiği kararı neticesinde Üye Devletler adına Komisyon, yatay havacılık anlaşmaları müzakere etmeye başladı. Bu kapsamda Türkiye ile görüşmeler 2003 yılında başladı.
- Görüşmelerde çok fazla mesafe kat edilememesi ve 2015 yılında Komisyon tarafından yayımlanan havacılık stratejisi neticesinde Türkiye ile AB arasındaki Yatay Havacılık Anlaşması, Kapsamlı Hava Taşımacılık Anlaşması'na dönüştü.
- Anlaşmanın Türkiye'nin AB üyeliği gerçekleşmeden tamamlanması ve yürürlüğe girmesi durumunda Türkiye'deki kabotaj yasağını tek taraflı kaldıracak olması sebebiyle AB lehine oluşacak asimetri en büyük endişe kaynağıydı.
- Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de yürüttüğü sondaj faaliyetleri gerekçesiyle AB Dışişleri Konseyi tarafından 15 Temmuz 2019 tarihinde alınan yaptırım kararları arasında Türkiye-AB Kapsamlı Hava Taşımacılık Anlaşması müzakerelerinin askıya alınması yer alıyor.
- Aslında müzakereleri çok fazla ilerlemeyen Kapsamlı Hava Taşımacılık Anlaşması'na ilişkin alınan bu kararın olumsuz etkileri çok fazla olmasa bile, ilişkilerde yeni bir geriye gidiş alanı açtığı muhakkak.



Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de petrol ve doğal gaz arama faaliyetlerine ilişkin bir süredir AB'nin gündeminde olan yaptırımlar, 15 Temmuz 2019 tarihinde AB dışişleri bakanlarının katıldığı Dışişleri Konseyi'nde onaylandı.¹ Buna göre Türkiye-AB Ortaklık Konseyi de dâhil olmak üzere taraflar arasındaki üst düzey toplantılar askıya alınacak, Avrupa Yatırım Bankası Türkiye'ye yönelik mali yardım şartlarını yeniden değerlendirecek ve Türkiye'ye Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (*Instrument for Pre-Accession Assistance* – IPA) kapsamında 2020'ye kadar verilmesi öngörülen fonlarda kesintiye gidilecek.

Yaptırımların sonuncusu ve bu çalışmada ayrıntılı olarak ele alınacak olanı ise Ankara ile Brüksel arasında 2016 yılından beri yürütülen Kapsamlı Hava Taşımacılık Anlaşması'na ilişkin müzakerelere yönelik alınan askıya alma kararı. Söz konusu karar ile gündeme gelen hava yolu taşımacılığının dünyadaki, AB'deki ve Türkiye'deki durumunu detaylı bir şekilde ele almak, Kapsamlı Hava Taşımacılık Anlaşması'na ilişkin merak edilenleri masaya yatırmak ve müzakerelerin askıya alınmasına yönelik kararın etkilerini incelemek bu çalışmanın amaçları arasında yer alıyor.

1. Dünyada ve AB'de Hava Yolu Taşımacılığının Gelişimi

Birinci Dünya Savaşı'nı sona erdiren Paris Barış Konferansı, ülkeler arasında havacılık alanında bir anlaşma imzalanması fikrini gündeme getirdi. Hava yolu taşımacılığı tarihinin en eski anlaşması olarak kabul edilen Paris Konvansiyonu, 14 ülke tarafından 13 Ekim 1919 tarihinde Paris'te imzalandı.² Hava sahalarında ülkelerin ulusal egemenlik hakkı olduğu görüşüne dayanan Paris Konvansiyonu'nun ardından sektörde standartlaşmaya gidilmesi ve sorunlara çözüm bulunması amacıyla bu sefer 52 ülke 1944 yılında Chicago Konferansı'nda bir araya geldi.³

Hedeflerine tamamen ulaşmasa da Chicago Konferansı, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nü (*International Civil Aviation Organisation* – ICAO) kurmaya yönelik varılan uzlaşma ve sivil havacılığa standartlar getirmek amacıyla imzalanan geçici anlaşma (*Provisional International Civil Aviation Organisation* – PICAO) bakımından önem taşımaktadır.⁴ 4 Nisan 1947 tarihinde yürürlüğe giren Chicago Konvansiyonu ve kurulan ICAO'nun ardından küresel sivil havacılık, önemli ölçüde gelişti. Bugün gelinen noktada ICAO verilerine göre, sivil havacılık özellikle 2000'li yılların başından beri hem nicelik hem de nitelik bakımından çok önemli mesafe kat etti. Nitekim 2000 yılında 1,66 milyar olan yolcu sayısı, 2018 yılı itibarıyla 4,3 milyara ulaştı (bkz. Şekil 1).

¹ AB Konseyi, 15 Temmuz 2019 tarihli basın duyurusu, <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2019/07/15/turkish-drilling-activities-in-the-eastern-mediterranean-council-adopts-conclusions/>

Erişim Tarihi: Temmuz 2019

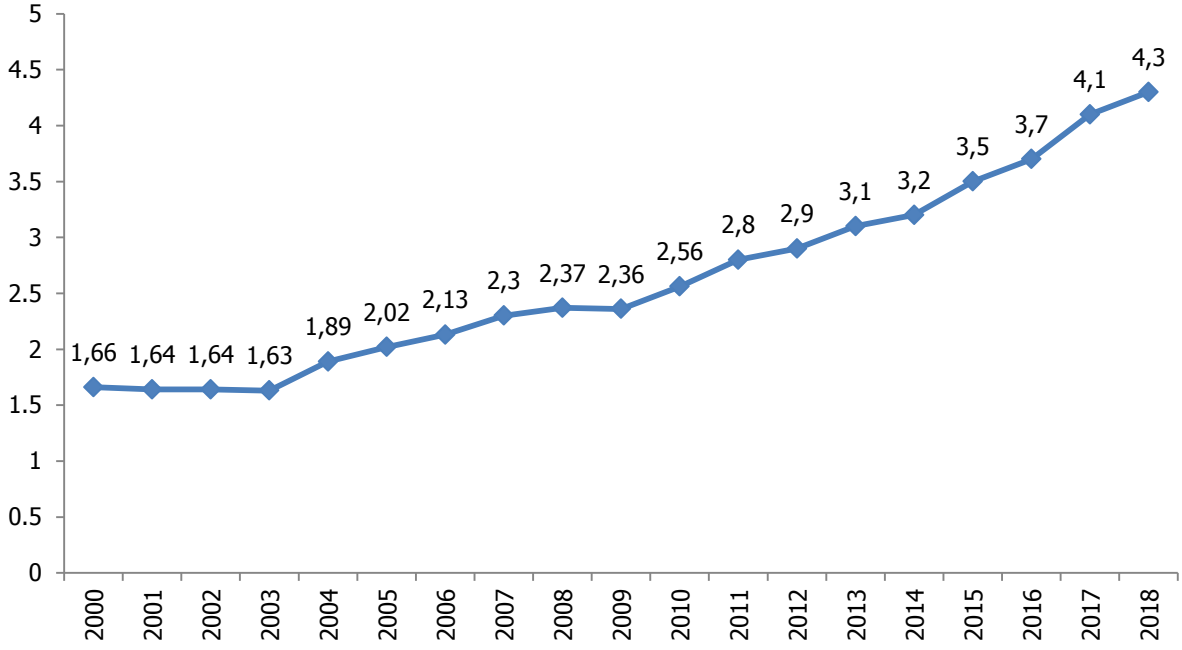
² BM Enformasyon Merkezi, http://www.unicankara.org.tr/doc_pdf/ICAO.pdf Erişim Tarihi: Ağustos 2019

³ ICAO, <https://www.icao.int/publications/pages/doc7300.aspx>

⁴ *From PICAO to ICAO*, https://applications.icao.int/postalhistory/from_picao_to_icao_organizational_similarities.htm Erişim Tarihi: Ağustos 2019



Şekil 1: 2000-2018 yılları arasında dünyada hava yolu ile taşınan yolcu sayısı (milyar)



Kaynak: ICAO

Chicago Konvansiyonu'na geri dönecek olursak 6'ncı Maddesi'nde "anlaşmaya taraf devletlerin hava sahası üzerinde gerçekleştirilecek havacılık faaliyetlerinin o devletin izni ve diğer yetkiler doğrultusunda yapılabileceği" dile getiriliyordu. Bu durum, havacılık faaliyetlerinin hayata geçirilmesi amacıyla yıllar içerisinde ülkeler arasında ikili anlaşmaların akdedilmesini zorunlu hale getirdi. İkili anlaşmaların ayrıca Chicago Konvansiyonu'nun eksik kaldığı alanlardaki boşlukları doldurmak gibi işlevsel bir yönü de bulunuyordu. Öte yandan bu anlaşmalar çok sayıda kısıtlayıcı hüküm içermeleri sebebiyle sektörde arzu edilen rekabetçiliğin hayata geçirilmesine engel oluyordu.

Zaman içerisinde dünya savaşlarının yaralarının yavaş yavaş sarılması ve küresel ekonominin günden güne liberalleşmesi, korumacılığın etkili olduğu hava yolu taşımacılığında da deregülasyon dönemini beraberinde getirdi. 1978 yılında ABD'de Hava Yolu Deregülasyon Yasası'nın (*Airline Deregulation Act*) imzalanmasıyla başlayan süreç, kısa zamanda AB'ye de sıçradı.⁵ 1987, 1990 ve 1992 yıllarında AB'de kabul edilen üç liberalizasyon paketi ile kapasite paylaşımı, rota ve slot tahsisi ile ücretler konularında esneklik sağlandı.⁶ AB'de hava yolu taşımacılığına ilişkin en kayda değer gelişme, Nisan 1997'de ülkeler arasındaki kabotaj yasağının kaldırılması oldu.⁷ Bilindiği

⁵ Robert Peterson, 'Impacts of Airline Deregulation', <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/trnews/trnews315airlinedereg.pdf> Erişim Tarihi: Ağustos 2019

⁶ AP, Fact Sheets on the EU, Air transport: market rules, <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/131/air-transport-market-rules> Erişim Tarihi: Temmuz 2019

⁷ AP, Briefing May 2016, EU external aviation policy, http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/582021/EPRS_BRI%282016%29582021_EN.pdf Erişim Tarihi: Ağustos 2019



üzere hava yolu taşımacılığında kabotaj hakkı, bir ülke içerisindeki iki nokta arasında yolcu, yük ve mal taşımacılığının o ülkeye ait hava yolu şirketleri tarafından yapılmasını ifade ediyor.

AB ülkelerinin üçüncü ülkelerle yaptığı ikili havacılık anlaşmalarının yerini zaman içerisinde Komisyon tarafından tüm Üye Devletler adına yürütülen müzakereler aldı. Bu kapsamda ilk kez Komisyona 1992 yılında AB adına üçüncü ülkelerle hava taşıma anlaşmaları müzakere etme yetkisi verildi.⁸ Birçok ülke ile müzakereler yürüten AB, aralarında AB-ABD Açık Semalar Anlaşması (*EU-US Open Skies Agreement*) gibi önemli anlaşmaların da yer aldığı çok sayıda anlaşmayı hayata geçirdi.

Kökleri 1990'lı yıllara dayanan hava yolu taşımacılığındaki Tek Pazar için Komisyon tarafından 7 Haziran 2015 tarihinde yayımlanan "Avrupa için Havacılık Stratejisi" (*An Aviation Strategy for Europe*) başlıklı politika belgesi de büyük önem taşıyor.⁹ İddialı bir AB dış havacılık politikasını hayata geçirmeyi, havada ve karada büyümeye engel olan faktörlerle mücadele etmeyi, yüksek AB standartlarını sürdürülebilir kılmayı ve inovasyon, yatırım ve dijital teknolojileri artırmayı amaçlayan strateji ayrıca aralarında Türkiye'nin bulunduğu önemli siyasi ve ticari ortaklarla kapsamlı hava taşımacılık anlaşmalarının hayata geçirilmesini önerdi.

2. AB'de Hava Yolu Taşımacılığının Güncel Durumu

Dünyada ve AB'de hava yolu taşımacılığının gelişimini inceledikten sonra AB özelinde konuya ilişkin istatistiklerle devam etmekte fayda var. Tarih boyunca havacılık; AB'de ekonomik büyümenin, istihdamın ve hareketliliğin önemli aktörleri arasında yer aldı ve AB ekonomisinin bugünkü gücüne kavuşmasında büyük rol oynadı. Bugün gelinen noktada havacılık sektörünün AB'de 5 milyona yakın istihdam yarattığı ifade ediliyor.¹⁰ Aynı zamanda sektörün AB ekonomisine katkısı yıllık yaklaşık 300 milyar avro ve bu da Birliğin ekonomisinin %2,1'ine tekabül ediyor.¹¹

Son *Eurostat* verisinin mevcut olduğu 2017 yılında AB'de 1 milyar 43 milyon kişi hava yolunu kullandı ve bu rakam 2016 yılındaki 972 milyon kişinin %7,3 arttığı anlamına geliyor.¹² AB'de hava trafiğinin en yoğun olduğu havalimanlarının başında açık ara farkla Londra'da bulunan Heathrow Havalimanı geliyor. 2013-2017 döneminde sırasıyla 72,3, 73,3, 74,9, 75,6 ve 77,9 milyon kişinin yolculuk yaptığı Heathrow Havalimanı'nın ardından AB'de en çok yolcu trafiğinin yaşandığı havalimanları sırasıyla Paris'teki Charles de Gaulle Havalimanı, Amsterdam'daki Schiphol Havalimanı, Almanya'daki Frankfurt Havalimanı ve Madrid'deki Barajas Uluslararası Havalimanı (bkz. Tablo 1).

⁸ *The EU Air Transport Market and its External Dimension*, <https://www.ikv.org.tr/images/upload/file/Avrupa-Ortak-Hava-Sahasi-MestreveGergely-sunum.pdf> Erişim Tarihi: Eylül 2019

⁹ Avrupa Komisyonu, *An Aviation Strategy for Europe*, <https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy> Erişim Tarihi: Ağustos 2019

¹⁰ Avrupa Komisyonu, *Air – What do we want to achieve?* https://ec.europa.eu/transport/modes/air_en Erişim Tarihi: Ağustos 2019

¹¹ A.g.e.

¹² Eurostat, *Air Transport Statistics*, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Air_transport_statistics#Air_transport_in_EFTA_and_candidate_countries Erişim Tarihi: Ağustos 2019



2016 ve 2017 yıllarına kadar Frankfurt Havalimanı'nı Schiphol Havalimanı'ndan daha çok yolcunun kullandığı, 2016 yılında ise bu trendin değişerek sıralamada Amsterdam'ı Frankfurt'un önüne geçirdiğini de görmek mümkün.

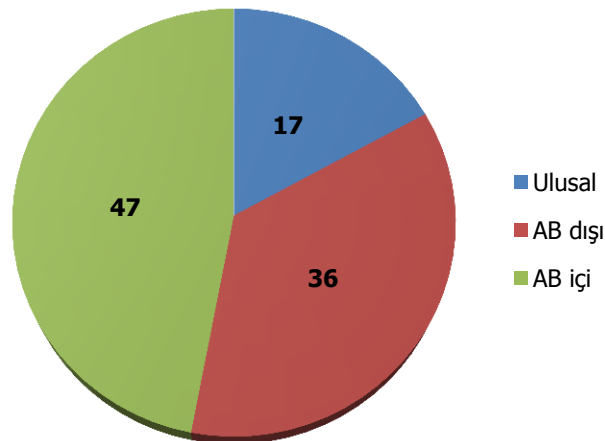
Tablo 1: 2013-2017 yılları arasında AB'de en çok yolcu taşımacılığının gerçekleştiği havalimanları ve taşınan yolcu sayıları (milyon)

Havalimanı	2013	2014	2015	2016	2017
Heathrow Havalimanı (Londra)	72,3	73,3	74,9	75,6	77,9
Charles de Gaulle Havalimanı (Paris)	61,8	63,6	65,6	65,8	69,4
Schiphol Havalimanı (Amsterdam)	52,5	54,9	58,1	63,5	68,4
Frankfurt Havalimanı	57,8	59,4	60,8	60,6	64,3
Barajas Uluslararası Havalimanı (Madrid)	39,6	41,5	46,2	49,1	52,0

Kaynak: Eurostat

Veriler 2017 yılında AB'de hava yolu ile taşınan 1 milyar 43 milyon yolcunun %47'sinin (yaklaşık 490 milyon) Birliğin sınırları içerisinde bir ülkeden diğerine (*intra-EU*) gittiğini ortaya koyuyor (bkz. Şekil 2). Aynı yıl içerisinde hava yolu taşımacılığını kullanan yolcuların %36'sı (yaklaşık 375 milyon) AB sınırları içerisinde herhangi bir havalimanından AB dışına ya da tam tersi istikamette (*extra-EU*) seyahat ederken, yolcuların geri kalan %17'lik kısmı (yaklaşık 177 milyon) ulusal sınırlar içerisinde hava yolu taşımacılığını kullanmış durumda.

Şekil 2: 2017 yılında AB'de hava yolu yolcu taşımacılığının yönü (yüzde)



Kaynak: Eurostat



AB içerisindeki hava yolu taşımacılığına seyahat edilen ülke grupları bağlamında bakıldığında İspanya ile Birleşik Krallık arasında gerçekleşen hava yolu taşımacılığının %9,6 (yaklaşık 45,3 milyon kişi) ile ilk sırada yer aldığı görülüyor (bkz. Tablo 2). Bunu; İspanya-Almanya, Birleşik Krallık-İtalya ve Birleşik Krallık-Almanya arasında yapılan hava yolu taşımacılığı takip ediyor. AB içi hava yolu taşımacılığındaki ilk 10 rotanın Birliğin sınırları içerisinde bir ülkeden diğerine taşınan toplam yolcu sayısının %35'ine tekabül ettiği ve söz konusu 10 rotanın yarısının 31 Ekim 2019 tarihinde AB'den çıkması beklenen Birleşik Krallık'ı içerdiği de diğer önemli bulgular.

Tablo 2: AB içi hava yolu yolcu taşımacılığında (intra-EU) ilk 10 rota

Sıra	Ülke Grubu	2017	
		Taşınan Yolcu (milyon)	AB içindeki payı (%)
1	Birleşik Krallık-İspanya	45,3	9,6
2	İspanya-Almanya	28,5	6
3	Birleşik Krallık-İtalya	15,1	3,2
4	Birleşik Krallık-Almanya	14,6	3,1
5	İtalya-Almanya	14,1	3
6	İtalya-İspanya	13,9	3
7	Fransa-İspanya	13,6	2,9
8	Birleşik Krallık-Fransa	13,4	2,8
9	Birleşik Krallık-İrlanda	12,8	2,7
10	İtalya-Fransa	11,4	2,4

Kaynak: Eurostat

3. Türkiye'de Hava Yolu Taşımacılığının Güncel Durumu

Türkiye'de hava yolu sektörünün temelleri, 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulmasıyla atıldı. Bundan sekiz yıl sonra 1933'te beş uçakla kurulan Türk Hava Yolları (THY), 14 Ekim 1983 tarihinde yürürlüğe giren 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun ardından filosunu geliştirmeye ve hizmet standartlarını yükseltmeye başladı.¹³ Aynı dönemde ülkemizde özel hava yolu şirketleri de kuruldu ve faaliyetlerini her geçen gün artırdı. Bir araştırmaya göre Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun yürürlüğe girmesinin ardından Türkiye'de 85 tane özel hava yolu şirketi kuruldu ancak zaman içerisinde bunlardan büyük bir çoğunluğu varlığını devam ettiremedi.¹⁴ Bugün Türkiye'de sivil havacılık alanında faaliyet gösteren 12 hava yolu şirketi bulunuyor (bkz. Tablo 3). Bunlardan üç tanesi (MNG, ACT ve ULS) sadece kargo taşımacılığı yaparken, diğer dokuz hava yolu şirketi yolcu ve yük taşımacılığı alanında faaliyet gösteriyor.

¹³ Türk Sivil Havacılık Kanunu, <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2920.pdf> Erişim Tarihi: Temmuz 2019

¹⁴ <https://www.airlinehaber.com/85-ozel-hava-yolu-kuruldu-69u-batti/> Erişim Tarihi: Temmuz 2019



Tablo 3: Türkiye’de sivil havacılık alanında faaliyet gösteren hava yolu şirketleri ve kuruluş yılları

Hava yolu şirketi adı	Kuruluş yılı
Atlasjet Havayolları	2001
Hürkuş Havayolları	2001
İHY İzmir Hava Yolları	2006
MNG Havayolları ve Taşımacılık (kargo)	1997
Onur Air Taşımacılık	1992
Pegasus Hava Taşımacılığı	1990
SunExpress Havacılık	1990
Tailwind Havayolları	2009
Türk Hava Yolları	1933
Turistik Hava Taşımacılık	2004
ACT Hava Yolları (kargo)	2004
ULS Havayolları Kargo Taşımacılık	2004

Kaynak: SHGM

Atatürk Havalimanı’ndan 45 saat süren “Büyük Göç” adlı taşınmanın ardından 6 Nisan 2019 tarihinde faaliyete giren İstanbul Havalimanı ile birlikte Türkiye’de sivil havacılık alanında hizmet veren 56 havalimanı bulunuyor.¹⁵ Edirne, Kırklareli, Yalova, Manisa, Aydın, Adapazarı, Düzce, Bolu, Bilecik, Eskişehir, Afyonkarahisar, Burdur, Bartın, Karabük, Çankırı, Çorum, Kırıkkale, Kırşehir, Yozgat, Aksaray, Niğde, Mersin, Karaman, Kilis, Osmaniye, Bitlis, Tunceli, Ardahan, Artvin, Rize, Giresun, Gümüşhane ve Bayburt dışında 81 şehrin 48’inde sivil havacılığa açık havalimanı bulunuyor (bkz. Harita).

Harita: Türkiye’de sivil havacılık yapılan havalimanları*¹⁶



Kaynak: DHMİ

¹⁵ Euronews, 7 Nisan 2019, İstanbul Havalimanı’nda ticari uçuşlar başladı: İlk uçak Ankara’ya kalktı, <https://tr.euronews.com/2019/04/07/istanbul-havalimani-ticari-ucuslar-basladi-ilk-ucak-ankara-ya-kalkti-tarifeli-seferler>, Erişim Tarihi: Temmuz 2019

¹⁶ Mavi ile gösterilen şehirlerde sivil havacılığa açık havalimanı bulunmakta, gri ile gösterilen şehirlerde ise bulunmamaktadır.

Haritada görülen havalimanlarına ek olarak Rize-Artvin, Yozgat ve Bayburt-Gümüşhane havalimanları için çalışmalar devam ediyor. Aynı zamanda Tokat ve Adana Havalimanlarının yenilenme ve taşınma işlemlerine yönelik faaliyetler de sürüyor. Kamu-özel sektör iş birliği kapsamında ise İzmir Çeşme ve Batı Antalya Havalimanları inşaatları devam ediyor.

Türkiye’de yoğun diplomatik ilişkiler, artan ticaret hacmi, ivme kazanan turizm sektörü ve jeopolitik konuma paralel olarak hava yolu taşımacılığının önemi de gün geçtikçe artıyor. Bu durum, küresel havacılık sektöründe sağlanan hizmetlerde Türkiye’nin payından da net bir şekilde anlaşılıyor. Nitekim Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) tarafından yayımlanan raporda ülkemizin ABD ve Birleşik Arap Emirlikleri’nin ardından havacılık sektöründeki küresel hizmet ihracatında üçüncü sırada yer aldığı görülüyor (bkz. Tablo 4).¹⁷ Öyle ki Türkiye, 2014-2017 yılları arasında havacılık alanında 11 milyar dolar civarında hizmet ihraç etmiş. 2016 yılında 10 milyar dolar seviyesine gerileyen havacılık alanındaki hizmet ihracatımız ise ilerleyen grafiklerde de görüleceği üzere 15 Temmuz 2016 tarihinde gerçekleşen hain darbe girişimi sebebiyle azalan talep neticesinde ortaya çıkmış bir tablo olarak yorumlanabilir.

Tablo 4: Küresel havacılık sektöründe ülkelerin hizmet ihracatı (milyar dolar)

Sıra	Ülke	2014	2015	2016	2017
1	ABD	68	64,9	61,5	63,1
2	Birleşik Arap Emirlikleri	23,5	23,2	25,3	27,7
3	Türkiye	11,7	11,3	10,1	11,2
4	Rusya	10,9	7,8	8,3	9,9
5	Hollanda	11,3	9,5	9,1	9,9
6	Singapur	6,9	6,1	6,4	7,1
7	Japonya	6,8	6,3	6,8	7,1
8	Güney Kore	8,3	6,3	6,1	6,2
9	Kanada	5,9	5,4	5,5	5,9
10	Hindistan	6,3	4,2	4,8	5,0

Kaynak: TİM

2018 yılı itibarıyla dünya nüfusunun yarısından fazlasının (4,3 milyar kişi, bkz. Şekil 1) hava yolu taşımacılığını kullanması ve yıllar içerisinde hava yolu ile taşınan yolcu sayısının dünya nüfusu içerisindeki payının artması Türkiye’de de yaşanan bir durum. Bunu net bir şekilde son 10 yıl içerisinde ülkemizdeki havalimanlarından iç ve dış hatlarda taşınan yolcu sayısından görmek mümkün (bkz. Şekil 3).

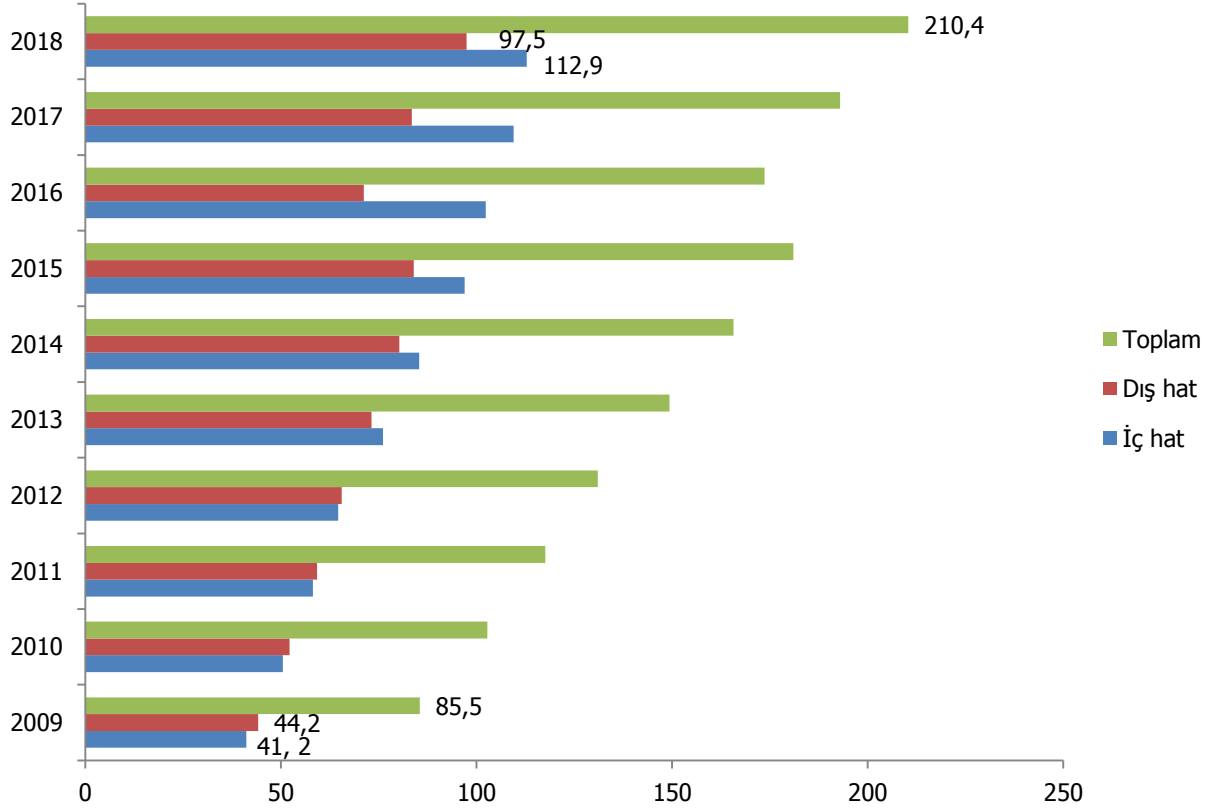
Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) verilerine göre, 2009 yılında iç hatlarda taşınan 41,2 milyon yolcu sayısı, 2018 itibarıyla neredeyse 113 milyona ulaştı. İç hatlarda görülen artış kadar olmasa da son 10 yılda Türkiye’deki havalimanlarına gelen ve havalimanlarından giden dış hat yolcu sayısı da yukarı yönlü bir trend izledi. 2009 yılında 44,2 milyon olan dış hat yolcusu sayısı, 2018 yılında 97,5 milyona ulaştı. İç ve dış hat yolcu sayılarında dikkat çeken bir diğer gelişme de iç hatlardaki yolcu sayısının son

¹⁷



10 yıl içerisinde devamlı artış göstermesine rağmen dış hatlardaki yolcu sayısının 2016 yılında düşmesi. Bu durumun sebebi olarak yukarıda da değinildiği üzere 2016 yılında Rusya ile yaşanan diplomatik sorunlar ve 15 Temmuz 2016 tarihinde düzenlenen hain darbe girişimi gösteriliyor.¹⁸

Şekil 3: 2009-2018 yılları arasında Türkiye'deki havalimanlarına/havalimanlarından gelen/giden yolcu sayısı (milyon)



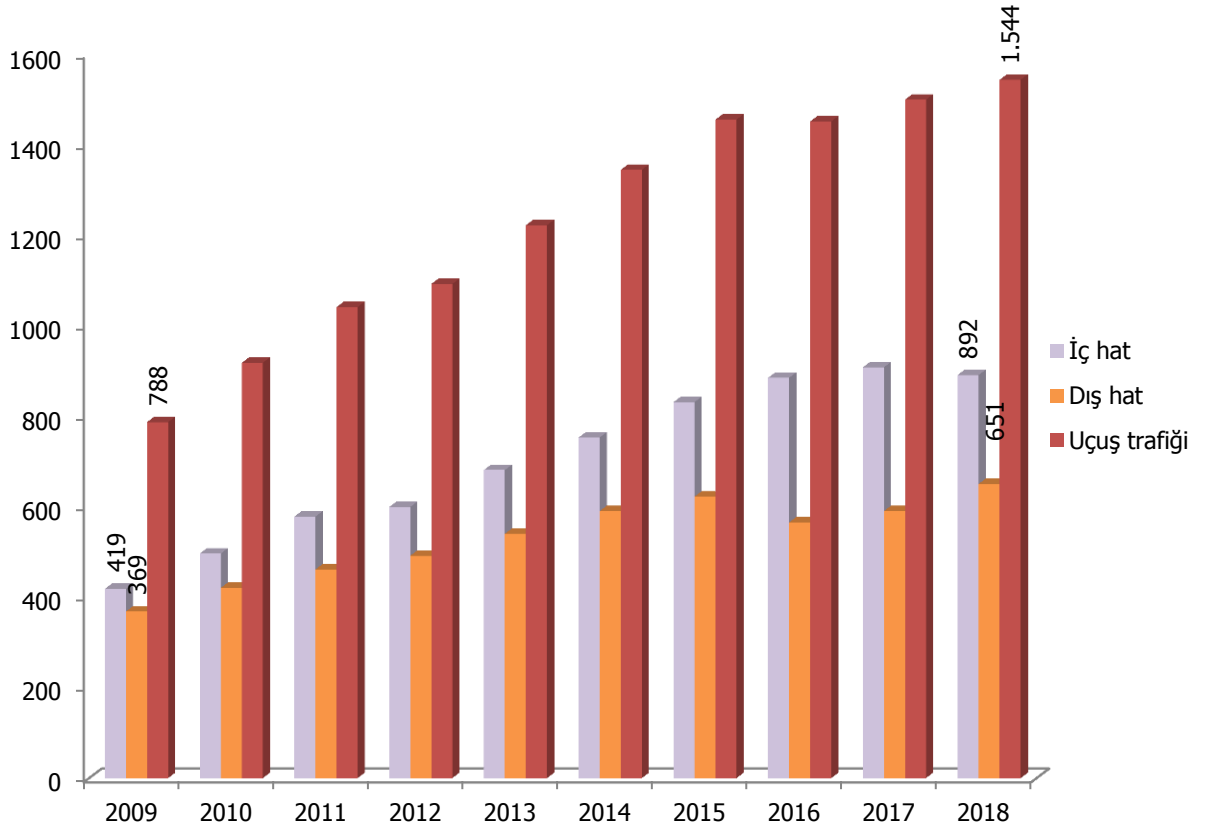
Kaynak: DHMİ

Türkiye’de yıllar içerisinde önemi gittikçe artan sivil havacılığın bir diğer alametifarikası da iç ve dış hatlarda artan uçuş sayılarıdır (bkz. Şekil 4). Artmakta olan yolcu talebinin doğal bir sonucu olarak açığa çıkan uçuş sayısı artışına paralel olarak 2009 yılında iç hatlardaki 419 bin uçuş, 2018 yılına gelindiğinde yerini %100’ün üzerinde bir artış ile 892 bin uçuşa bırakmış durumda. Benzer şekilde Türkiye’deki havalimanlarından kalkan ve bu havalimanlarına iniş yapan dış hat uçuşları 2009 yılında 369 bin, 2018 yılında 651 bine yükselmiş. Şekil 3’te vurgulanan 2016 yılında dış hatlarda azalan yolcu sayısının doğal bir sonucu olarak aynı yıl dış hat uçuş sayısı da azalmış. 2009-2018 yılları arasında iç ve dış hatlardaki toplam uçuş sayısında yaşanan değişime baktığımızda ise 788 binden 1,5 milyona uzanan bir artış görüyoruz.

¹⁸ TOBB, Türkiye Sivil Havacılık Meclisi 2017 Yılı Sektör Raporu, http://tobb.org.tr/Documents/yayinlar/2018/sivil_havac%C4%B1%C4%B1k_raporu_web%20hali.pdf Erişim Tarihi: Temmuz 2019



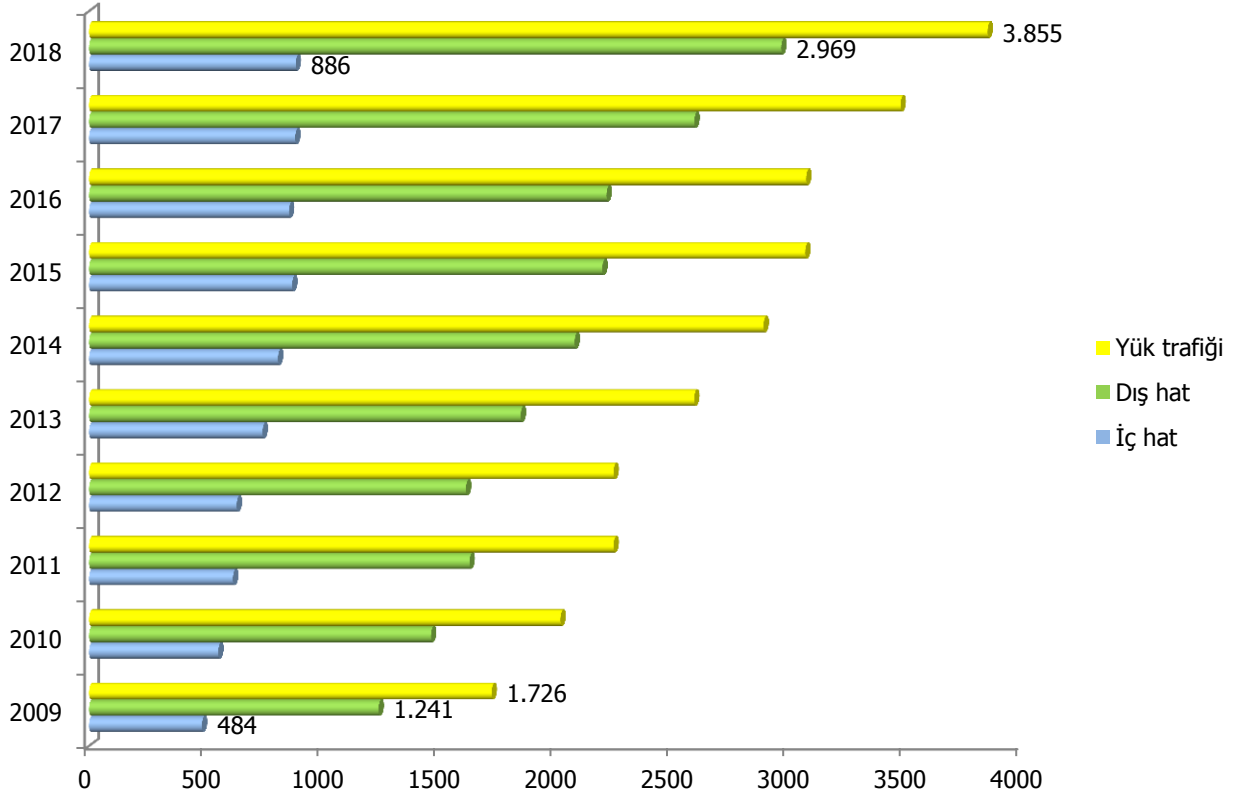
Şekil 4: 2009-2018 yılları arasında Türkiye'deki havalimanlarında gerçekleşen uçuş sayısı (bin)



Kaynak: DHMİ

Yıllar içerisinde dünyada ve buna paralel olarak Türkiye’de sivil havacılık alanında artış gösteren yolcu taşımacılığının benzeri yük taşımacılığında da yaşanıyor. Son 10 yılda Türkiye’deki havalimanları vasıtasıyla taşınan kargo, posta ve bagaj olarak tanımlanan yük sayısı iç ve dış hatlarda önemli bir seviyede artmış durumda. Nitekim 2009 yılında 484 bin olan yurt içinde taşınan yük sayısı, 2018 itibarıyla 886 bine ulaşmış (bkz. Şekil 5). Benzer şekilde, 2009 yılında Türkiye’deki havalimanlarına gelen ve ülkemizdeki havalimanlarından kalkan uçaklar ile taşınan dış hat yük sayısı 1,2 milyonenken, 2018 yılında bu rakamın 2,9 milyona ulaştığı görülüyor.

Şekil 5: 2009-2018 yıllarında Türkiye'deki havalimanlarından/havalimanlarına taşınan/gelen yük (kargo+posta+bagaj) sayısı (bin)



Kaynak: DHMİ

Türkiye'deki sivil havacılığa ilişkin birkaç önemli noktayı daha vurgulamakta fayda var. Uluslararası Havalimanları Konseyi (*Airports Council International - ACI*) tarafından yayımlanan 2018 Yıllık Hava Trafiği Raporu'na (*Annual World Airport Traffic Report*) göre 2007 ile 2017 yılları arasında yolcu taşımacılığında dünya üzerinde en fazla artış %23,5 ile İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nda kaydedildi.¹⁹ Aynı dönem içerisinde kargo taşımacılığında Atatürk Havalimanı %13 büyüyerek altıncı sıraya yükseldi. Paylaşılan bir diğer veri ise yıllık 25 milyonun üzerinde yolcu karşılayan havalimanları kategorisinde Antalya Havalimanı'nın 2018 yılında 2017'ye göre yolcu kapasitesini %21 artırarak, Avrupa'nın en fazla büyüyen havalimanı olduğunu gözler önüne seriyor.

4. Türkiye-AB Yatay Havacılık Anlaşması

Dünyada, AB'de ve Türkiye'de hava yolu taşımacılığının gelişimini inceledikten ve birtakım istatistikleri paylaştıktan sonra müzakereleri 15 Temmuz 2019 tarihinde askıya alınan Türkiye-AB Kapsamlı Hava Taşımacılık Anlaşması'na geçmeden önce söz konusu anlaşmanın temelini oluşturan Türkiye-AB Yatay Havacılık Anlaşması'nı ele almak gerekiyor.

¹⁹ WATR 2018, *Annual World Airport Traffic Report*, https://aci.aero/wp-content/uploads/2018/10/WATR_WATF_Infographic_Web.pdf Erişim Tarihi: Ağustos 2019



Kasım 2002’de AB Adalet Divanı (ABAD), üye ülkeler ve üçüncü ülkeler arasında akdedilen ikili havacılık anlaşmalarının sadece imzacı ülkenin hava yolu şirketlerine izin vermesi sebebiyle ayrımcılık içerdiği ve bunun AB kurallarını ihlal ettiği sonucuna vardı.²⁰ Söz konusu karara göre AB dışındaki rotalara uçan herhangi bir Topluluk Taşıyıcısı’na (AB menşeli hava yolu şirketlerini tanımlamaktadır) tüm Üye Devletler eşit oranda pazara erişim sağlamak durumundadır. Alınan karar doğrultusunda daha önce imzalanan anlaşmalarda ilgili değişikliklerin yapılması kararlaştırıldı.

2003 yılından beri ise söz konusu ABAD kararına uyum amacıyla tüm üye ülkeler adına Avrupa Komisyonu, yatay havacılık anlaşmaları müzakere etmeye başladı. AB tarafından “havacılık sektöründe kilit bir ülke ve Avrupa’nın en stratejik ve en hızlı büyüyen pazarlarından biri” olarak tanımlanan ve Birliğin ABD’den sonra en çok uçtuğu ikinci ülke olma özelliğini taşıyan Türkiye ile de bir anlaşma imzalanması için aynı yıl girişimlere başlandı.²¹ Nitekim ilgili anlaşma, Türkiye’nin AB mevzuatına uyumu açısından büyük bir önem arz etmekte ve Komisyon tarafından her yıl yayımlanan İlerleme Raporlarında da dile getirilmekteydi.²²

SHGM’nin koordinasyonunda ve Genelkurmay Başkanlığı, Dışişleri Bakanlığı, Adalet Bakanlığı, DHMİ Genel Müdürlüğü, Avrupa Birliği Genel Sekreterliği ve ilgili sektör temsilcilerinin katılımıyla başlayan çalışmalarda Türkiye-AB Yatay Havacılık Anlaşması için olumlu görüşler bildirildi ve çeşitli adımlar atıldı. Bu kapsamda sektörleri bilgilendirmek üzere çalıştaylar düzenlendi.²³

Anlaşmaya yönelik müzakereler devam ederken Temmuz 2009’da Türkiye, AB’nin sivil havacılık alanındaki kurallarını uygulama zorunluluğu olmadan Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı’nın (*European Aviation Security Agency – EASA*) kural koyma faaliyetleri kapsamında oluşturacağı çalışmalara eşit katılım hakkı elde etti.²⁴ Ayrıca Türkiye, AB’de sivil havacılık alanında planlanan tüm değişikliklerden haberdar edilme ve EASA’nın Yönetim Kurulu’ndan sonra en önemli organı olan AGNA’da (Ulusal Otoriteler Danışma Kurulu) temsil edilme hakkı da kazandı.

Avrupa Komisyonu ile yapılan sekiz turluk toplantılar ve müzakereler neticesinde Türkiye-AB Yatay Havacılık Anlaşması, 25 Mart 2010 tarihinde Brüksel’de Türkiye adına Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Suat Hayri Aka ve Komisyonun ilgili yetkililerinin katılımıyla parafe edildi.²⁵ Anlaşmanın TBMM tarafından onaylanmasının ardından imzalanarak yürürlüğe girmesi ve taraflar arasındaki hava yolu taşımacılığı

²⁰ Avrupa Komisyonu, *Mobility and Transport, External Aviation Policy – Horizontal Agreements*, https://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/external_aviation_policy/horizontal_agreements_en Erişim Tarihi: Ağustos 2019

²¹ Avrupa Komisyonu, *An ambitious external aviation policy, Turkey Fact Sheet*, https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy/external_policy_en Erişim Tarihi: Ağustos 2019

²² SHGM, Türkiye Yatay Anlaşmayı Parafe Etti, <http://web.shgm.gov.tr/tr/haberler/1304-turkiye-yatay-anlasmayi-parafe-etti> Erişim Tarihi: Ağustos 2019

²³ A.g.e

²⁴ SHGM, Türk Sivil Havacılığı Avrupa Birliği’nde...<http://web.shgm.gov.tr/tr/haberler/1156-turk-sivil-havaciligi-avrupa-birliginde> Erişim Tarihi: Ağustos 2019

²⁵ A.g.e



dinamiklerine yeni bir soluk getirmesi bekleniyordu.²⁶ Ancak Üye Devletler, Türkiye ile Yatay Havacılık Anlaşması'nın müzakereleri için Komisyona ancak paraf tarihinden iki yıl sonra, yani 2012 yılında yetki verebildi.

Yatay Havacılık Anlaşması yürürlüğe girdikten sonra Türkiye ve üye ülkeler arasında o tarihe kadar ikili anlaşmalarla düzenlenen hava yolu taşımacılığındaki ulusal kısıtlamalar kaldırılacaktı. Söz konusu ikili anlaşmalar; Türkiye ve ilgili Avrupa ülkesi arasında yapılacak uçuşların sayısı, uçacak hava yolu şirketleri, uçuşların sıklığı ve uçulacak havalimanları gibi kısıtlamaların hayata geçirilmesinde temel dayanak oluşturuyordu.

Türkiye ile AB arasındaki Yatay Havacılık Anlaşması'nın yürürlüğe girmesi durumunda Avrupa menşeli herhangi bir hava yolu şirketi (Topluluk Taşıyıcıları), Türkiye ile ikili anlaşması olan bir AB ülkesinden Türkiye'ye uçuşlar gerçekleştirebilecek ve herhangi bir kısıtlamaya maruz kalmayacaktı.²⁷ Öte yandan aynı hak, Türk menşeli hava yolu şirketlerine sağlanmayacaktı. Burada bir örnek vermek gerekirse, Almanya menşeli hava yolu şirketi Lufthansa, Berlin-İzmir seferini kolaylıkla ve herhangi bir kısıtlamaya maruz kalmadan yapabilecek, ancak aynı THY ya da Pegasus için Berlin-Madrid seferinde geçerli olmayacaktı. Yatay Havacılık Anlaşması'nın Türkiye ile AB ülkeleri arasındaki ikili anlaşmaların yerine geçmeyeceği ancak söz konusu anlaşmaları AB havacılık kuralları ile uyumlu hale getireceği ifade ediliyordu.

Yatay Havacılık Anlaşması'nın imzalanarak yürürlüğe girmesi durumunda Türkiye'deki havacılık sektörünün bazı olumsuzluklarla karşılaşacağı sıkça dile getiriliyordu. Bu durumun anlaşmanın doğuracağı şu değişikliklerden kaynaklanabileceği ifade ediliyordu:

- ✚ AB menşeli herhangi bir hava yolu şirketi Türkiye'ye seferler düzenleyecek,
- ✚ Taraflar birbirlerinin hava yolu şirketlerine kendi hava yolu şirketlerine sundukları yer hizmetlerini sunacak,
- ✚ Hava yolu piyasasına erişimde herhangi bir kapasite sınırlaması olmayacak,
- ✚ Kabotaj hakkı ortadan kalkacak.

Yukarıda belirtilen sebeplerden ötürü Türkiye-AB Yatay Havacılık Anlaşması'nın Türkiye'den ziyade AB'ye fayda sağlayacağı görüşü hâkimdi. Benzer şekilde Yatay Havacılık Anlaşması'na ilişkin müzakerelerin yürütüldüğü dönemde Türkiye'nin AB'ye tam üye olmadan söz konusu anlaşmayı imzalamasına ve hava yolu taşımacılığını bu alanda dünyanın en liberallerinden biri olan AB'ye açmasına şüphe ile yaklaşıyordu.²⁸ Anlaşmaya ilişkin bir diğer hassasiyet konusu da GKRY idi. Türkiye'nin tanımadığı GKRY,

²⁶ Nergiz, A., AB'nin Askıya Almayı Düşündüğü Havacılık Anlaşması Müzakereleri Nedir?, <https://www.havayolu101.com/2019/07/11/abnin-askiya-almayi-dusundugu-havacilik-anlasmasi-muzakereleri-nedir/> Erişim Tarihi: Temmuz 2019

²⁷ Christidis, P. *Four shades of Open Skies: European Union and four main external partners*. J. Transp. Geogr. (2015), <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.04.005> Erişim Tarihi: Temmuz 2019

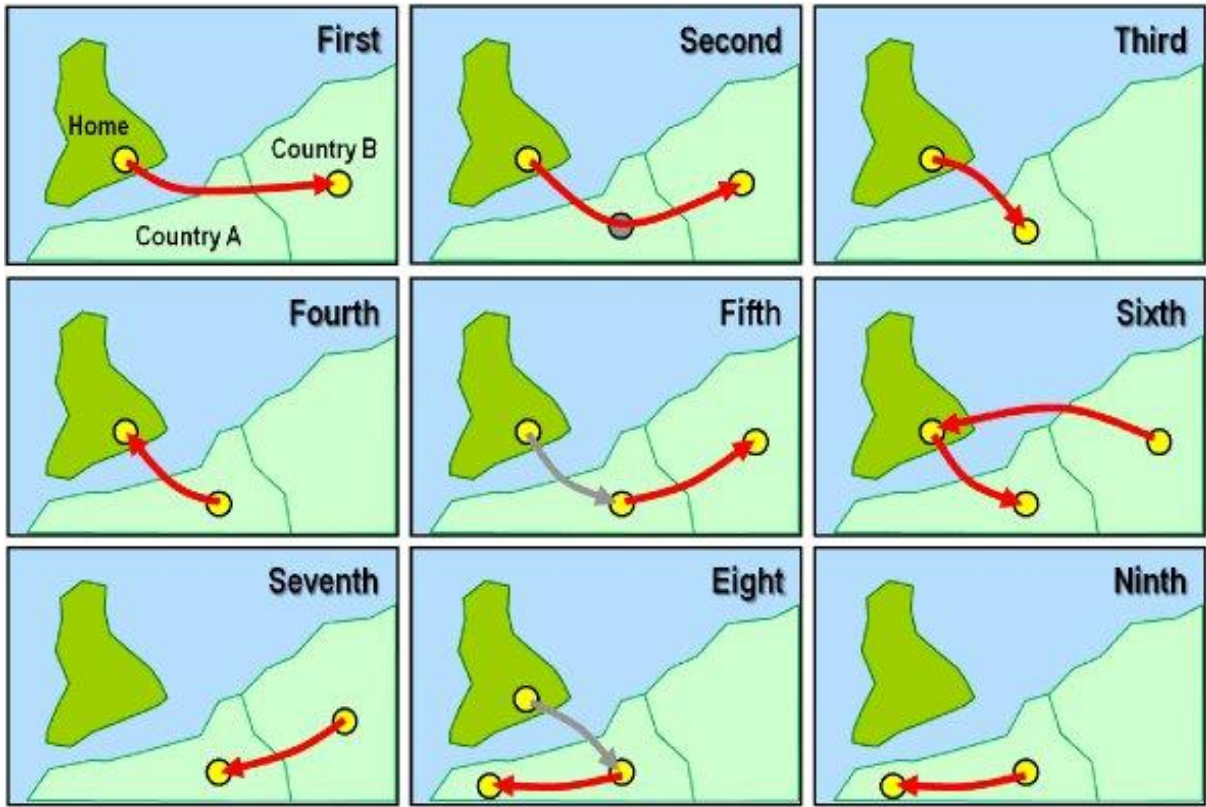
²⁸ Euronews, 18 Temmuz 2019, AB-Türkiye arasında Havacılık Anlaşması müzakerelerinin durması ne ifade ediyor? <https://tr.euronews.com/2019/07/18/ab-turkiye-arasinda-havacilik-anlasmasi-muzakerelerinin-durmasi-ne-ifade-ediyor> Erişim Tarihi: Ağustos 2019



Yatay Havacılık Anlaşması'nda kapsam dışında tutuldu. Yani anlaşmanın hayata geçirilmesi durumunda o dönemde 27 üyesi olan AB'nin 26 üyesi kapsam dâhilinde olacaktı. Türkiye ile AB arasındaki anlaşmanın yürürlüğe girmesi noktasında Türk hizmet sağlayıcılarının endişe duyduğu bir diğer konu da Türk hava yolu sektörüne giriş hakkı tanınacak Topluluk Taşıyıcıları'nın arzı artırarak bilet fiyatlarını düşürmesiydi. Öte yandan bu durumun tüketicilerin lehine olması bekleniyordu.

Türk kamuoyunda Yatay Havacılık Anlaşması'na yöneltilen eleştirilerin başında gelen kabotaj hakkının ortadan kalkması durumuna açıklık getirmek noktasında ise hava trafik haklarına (*freedoms of the air*) değinmekte fayda var. Temelleri 1 Kasım-7 Aralık 1944 tarihlerinde ABD'de düzenlenen Chicago Konferansı'nda atılan hava trafik hakları, ülkeler arasında akdedilen havacılık anlaşmaları ile belirlenen ve tarafların kendilerine ait hava sahanlığının kullanımına ilişkin verdikleri izinleri gösteren dokuz tane haktan oluşuyor.²⁹ Söz konusu haklar şu şekilde (bkz. Resim):³⁰

Resim: Hava Trafik Hakları



Kaynak: <https://jpbtransconsulting.com/2013/08/06/the-story-of-snow-leopard-part-one-the-aircraft-and-the-operation/>

- ✚ **Birinci Trafik Hakkı (Transit Geçiş Hakkı):** Uçağın anlaşmalı ülkelerin üzerinden yere inmeden, o ülkenin hava sahasını kullanarak uçuş hakkını ifade eder.

²⁹ ICAO, *Freedoms of the Air*, <https://www.icao.int/Pages/freedomsAir.aspx>, Erişim Tarihi: Temmuz 2019

³⁰ <http://apronyelegi.blogspot.com/2015/04/devletler-akdettikleri-ikilihava.html> Erişim Tarihi: Temmuz 2019



- ✚ **İkinci Trafik Hakkı (Teknik İniş):** Bir ülkeye herhangi bir ticari amaç olmadan (yolcu, kargo vb.) yakıt ikmali ya da bakım gibi teknik sebeplerle iniş yapma hakkını ifade eder.
- ✚ **Üçüncü Trafik Hakkı:** Bir uçağın kendi ülkesinden aldığı yolcu, yük ve postayı anlaşmalı başka bir ülkeye taşıma hakkını ifade eder.
- ✚ **Dördüncü Trafik Hakkı:** Bir uçağın anlaşmalı olduğu bir ülkeden aldığı yolcu, yük ve postayı kendi ülkesine taşıma hakkını ifade eder.
- ✚ **Beşinci Trafik Hakkı:** Bir uçağın kendi ülkesinde başlamak ve bitmek kaydıyla, ikinci bir ülkeden aldığı yolcu, yük ve postayı üçüncü bir ülkeye taşıma ve yine bu ülkeden aldığı yolcu, yük ve postayı ikinci ülkeye geri getirme hakkını ifade eder.
- ✚ **Altıncı Trafik Hakkı:** Seferin çıkış noktasının yabancı bir ülke olduğu ve uçağın kendi ülkesine iniş yaptıktan sonra başka bir ülkeye devam etme hakkını ifade eder.
- ✚ **Yedinci Trafik Hakkı:** Bir uçağın kendi ülkesine inmeden, yabancı iki ülke arasında yolcu, yük ve posta taşıma hakkını ifade eder.
- ✚ **Sekizinci Trafik Hakkı (Kabotaj Hakkı):** Yabancı ülkeye ait bir uçağın kendi ülkesinden başlayarak başka bir ülkede iki nokta arasında ticari amaçla yolcu, yük ve posta taşıma hakkını ifade eder. İç hat taşımalarını kapsayan bu hak ile milli taşıma yabancı bir hava yolu şirketine verilmiş olur.
- ✚ **Dokuzuncu Trafik Hakkı (Resmi Olmayan Trafik Hakkı):** Bir uçağın kendi ülkesinden başlamadan yabancı bir ülkedeki iki nokta arasında yolcu, yük ve posta taşıma hakkını ifade eder.

Türkiye'nin 2004'te AB tarafından hayata geçirilen ve artan hava trafiğinde emniyetli ve minimum gecikmeli hizmet sağlanması için ulusal hava sahalarına bağlı kalmadan Birliğin genelinde tek bir hava sahasının yaratılmasını amaçlayan Tek Avrupa Hava Sahası'na (*Single European Sky*) ve havacılık yapılanmalarına katılımı için Yatay Havacılık Anlaşması'nın imzalaması gerekiyordu.³¹ Türkiye, anlaşma öncesinde beş, altı, yedi, sekiz ve dokuzuncu trafik haklarının başka bir ülkeye ait hava yolu şirketleri tarafından kullanılmasına izin vermiyordu.

İşte bu noktada anlaşmanın imzalanması durumunda Türkiye içerisindeki iki nokta arasında hava yolu taşımacılığı yapma hakkının Avrupa menşeli şirketlere de tanınarak, 6107 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 31'inci Maddesi'nde yer alan kabotaja ilişkin hükmün rafa kaldıracak olması büyük endişe yaratıyordu.³² Nitekim söz konusu madde "Türkiye Cumhuriyeti ülkesi içinde, iki nokta arasında hava yolu ile ticari amaçla yolcu, posta ve yük taşımaları Türk hava araçları ile yapılır" diyordu. Ancak aynı hak, Türk hava yolu şirketlerine AB içerisinde tanınmayacak ve örneğin THY, Paris-Berlin seferini yapamayacaktı.

Kabotaj hakkı ve diğer endişelerden ötürü Yatay Havacılık Anlaşması'nın Türkiye'nin AB'ye tam üyelik süreci ile eş zamanlı yürütülmesi tavsiye ediliyordu. Bu durumda Topluluk Taşıyıcıları'nın faydalanacağı her haktan Topluluğun bir üyesi olacak Türkiye

³¹ Avrupa Komisyonu, *Single European Sky*, https://ec.europa.eu/transport/modes/air/ses_en Erişim Tarihi: Temmuz 2019

³² 6107 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.2920.pdf> Erişim Tarihi: Temmuz 2019



de aynı şekilde faydalanabilecek ve Birliğin sınırları içerisinde iki nokta arasında hava yolu taşımacılığı hizmeti sunabilecekti.

5. Türkiye-AB Yatay Havacılık Anlaşması'ndan Türkiye-AB Kapsamlı Hava Taşımacılık Anlaşması'na

Türkiye ile AB arasında 2010 yılında parafe edilen ve 2012 yılında Üye Devletlerin Komisyona müzakere için yetki verdiği Yatay Havacılık Anlaşması'na ilişkin görüşmelerin çok yavaş ilerlemesi ve zaman içerisinde aşama kaydedilememesi bu anlaşma yerine bir başka anlaşmanın akdedilmesini gündeme getirdi.³³ Aynı dönemlerde AB, 7 Aralık 2015 tarihinde yeni havacılık stratejisini de (*a new Aviation Strategy for Europe*) kabul etti.³⁴ Yeni strateji Birliği uluslararası havacılıkta lider pozisyona getirmeyi, havada ve karada büyümeyi engelleyen faktörlerle mücadele etmeyi, yüksek AB standartlarını sürdürmeyi, yenilikçilik, dijital teknolojiler ve yatırımlarda ilerleme kaydetmeyi amaçlıyordu.

Üye Devletler kendi aralarında serbest bir havacılık pazarına sahip olsa da komşu ülkeler ve önemli siyasi ilişkilerin var olduğu ortaklar ile havacılık alanında hizmet sunumunu geliştirmek amacıyla kapsamlı havacılık anlaşmalarının hayata geçirilmesi, AB'nin yeni havacılık stratejisi ile gündeme geldi.³⁵ Bu anlaşmalarla taraflar arasında hizmet verecek hava yolu şirketleri, uçuş sağlanacak şehirler ve uçuş sıklıkları gibi konuların karara bağlanması amaçlanıyordu. AB önemli ortaklarla akdedilecek kapsamlı hava taşımacılık anlaşmalarında hem taraf ülke ile uçuş trafiğini serbestleştirmeyi hem de söz konusu ülkenin AB havacılık kurallarına uyum sağlamasını amaçlıyordu.

AB'nin bugüne kadar Kapsamlı Hava Taşımacılık Anlaşması imzaladığı ülkeler arasında ABD, Kanada, İsrail, Ürdün, Gürcistan, Moldova ve İsviçre gibi ülkeler yer alıyor.³⁶ Bu anlaşmaların uçuş sayısını artırdığı, ekonomik büyümeye katkı sağladığı, artan rekabet sayesinde bilet fiyatlarını düşürdüğü ve daha fazla destinasyon neticesinde hem yolcuların konforunu artırdığı hem de iş dünyasına daha fazla olanak sunduğu ifade ediliyor.³⁷

Aralık 2015'te Komisyon tarafından yayımlanan yeni havacılık stratejisi ve müzakere sürecinde ilerleme yaşanmayan Türkiye-AB Yatay Havacılık Anlaşması'nın ardından Komisyon, Türkiye ile de Kapsamlı Hava Taşımacılık Anlaşması için görüşmelere başlanmasını önerdi. Görüşmelerin tamamlanması için dört yıl süre verildi. Türkiye-AB Kapsamlı Hava Taşımacılık Anlaşması amaç olarak Türkiye-AB Yatay Havacılık Anlaşması'ndan çok da farklı değildi. Üye Devletler ve Türkiye arasında ikili olarak

³³ Türkiye ile AB arasındaki Havacılık Anlaşması, <https://www.kokpit.aero/ab-turkiye-havacilik-anlasmasi> Erişim Tarihi: Ağustos 2019

³⁴ Avrupa Komisyonu, 7 Aralık 2015 tarihli basın duyurusu, https://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-6144_en.htm Erişim Tarihi: Ağustos 2019

³⁵ Kapsamlı Havacılık Anlaşması Nedir?, <http://www.airkule.com/haber/KAPSAMLI-HAVACILIK-ANLASMASI-NEDIR/33622> Erişim Tarihi: Ağustos 2019

³⁶ Avrupa Komisyonu, *External Aviation Policy – Global Partners*, https://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/external_aviation_policy/global_partners_en Erişim Tarihi: Ağustos 2019

³⁷ A.g.e.



yapılan havacılık anlaşmaları yerine müzakere edilen Yatay Havacılık Anlaşması'nda olduğu gibi yine tek bir anlaşmanın hayata geçirilmesi amaçlanıyordu. Kapsamlı Hava Taşımacılık Anlaşması için aradan geçen yaklaşık üç yıllık süre zarfında yürütülen müzakerelerde emniyet, güvenlik, hava trafik yönetimi, çevre ve ticaret gibi konular ele alınmış olsa da taraflar arasında nihai bir uzlaşma ne yazık ki yine sağlanamadı.³⁸

Oysaki 6 Nisan 2019 tarihinde faaliyetlerine başlayan İstanbul Havalimanı'na ilişkin verdiği demeçte Komisyonun Ulaştırma Sorumlu Üyesi Violeta Bulc, Kapsamlı Hava Taşımacılık Anlaşması'nın yürürlüğe girmesi durumunda İstanbul Havalimanı'nın beş milyar avro daha fazla gelir sağlayacağını, bilet fiyatlarının %50 oranında ucuzlayacağını ve 48 bin ek istihdam yaratılabileceğini ifade etmişti.³⁹ Bu olumlu söylemin ardından 15 Temmuz 2019 tarihinde Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki sondaj faaliyetleri neticesinde AB tarafından kabul edilen yaptırımlardan biri olan Kapsamlı Hava Taşımacılık Anlaşması müzakerelerinin askıya alınması kararı ise zaten ilerleme sağlanmayan sürecin sonlandırılmak istendiği şeklinde yorumlandı.⁴⁰

6. Sonuç

15 Temmuz 2019 tarihinde AB Dışişleri Konseyi tarafından Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de yürüttüğü sondaj faaliyetleri nedeniyle alınan yaptırım kararlarından biri de Türkiye-AB Kapsamlı Hava Taşımacılık Anlaşması müzakerelerinin askıya alınmasıydı. 2003-2016 yılları arasında Yatay Havacılık Anlaşması, 2016'dan sonra ise hem müzakerelerde ilerleme sağlanamaması hem de AB'nin havacılık alanında açıkladığı yeni stratejisi neticesinde Kapsamlı Hava Taşımacılık Anlaşması müzakerelerine başlanmış ancak aradan geçen üç yıl içerisinde çok önemli bir mesafe kat edilememiştir.

Öte yandan dünyada, AB'de ve Türkiye'de ekonomiye büyük katkısı olan hava yolu taşımacılığında yaşanacak serbestleşmelerin geliri, istihdamı ve büyümeyi teşvik etmesinin yanı sıra arzı artırarak bilet fiyatlarını düşüreceği ve bu sayede tüketici faydasını da artıracığı sıklıkla dile getiriliyor. Türkiye ile AB arasında Kapsamlı Hava Taşımacılık Anlaşması'nın imzalanması durumunda elde edilecek serbestleşmenin ve ekonomik faydanın yanında kabotaj hakkının sadece Türkiye için ortadan kalkacak olmasının yaratacağı asimetriyi de göz önünde bulundurmak lazım. Bu sebeple anlaşmanın gerek Yatay Havacılık Anlaşması gerekse Kapsamlı Hava Taşımacılık Anlaşması adıyla müzakere edildiği dönemde uzmanlar söz konusu sürecin Türkiye'nin AB üyeliği ile eş zamanlı gerçekleşmesi gerektiğini savunuyordu. Sonuç itibarıyla zaten çok fazla mesafe kat edilemeyen müzakerelerin askıya alınması belki çok yara verici olmayabilir ancak taraflar arasındaki mekanizmaların birer birer azalmasının da ilişkileri ileriye taşımayacağı muhakkak.

³⁸ SHGM, <http://web.shgm.gov.tr/tr/manset-haber/5499-turkiye-ab-kapsamli-havacilik-anlasmasi> Erişim Tarihi: Ağustos 2019

³⁹ *Hürriyet Daily News*, 30 Kasım 2018, *EU 'wants' air traffic agreement with Turkey*, <http://www.hurriyetdailynews.com/eu-wants-air-traffic-agreement-with-turkey-139320> Erişim Tarihi: Ağustos 2019

⁴⁰ AB-Türkiye arasında Havacılık Anlaşması müzakerelerinin durması ne anlam ifade ediyor? <https://tr.euronews.com/2019/07/18/ab-turkiye-arasinda-havacilik-anlasmasi-muzakerelerinin-durmasi-ne-ifade-ediyor> Erişim Tarihi: Ağustos 2019

